

cargador en buen estado resulta, en principio, responsable del daño causado a las mercancías, salvo que pruebe que desplegó en el transporte todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias. En todo caso, deja constancia que la presunción antes referida opera sólo en la medida en que el actor ha logrado probar en forma previa que ha habido un daño y que este ha ocurrido efectivamente durante el período de custodia del transportador (período de custodia regulado en los artículos 982 y 983 del mismo cuerpo legal). Así, y a diferencia de otras convenciones de transporte internacional, para que el transportador se libere de responsabilidad en Chile no opera un catálogo de exenciones de responsabilidad, sino que se ha establecido un principio de exoneración general, a saber, la prueba de la adopción de todas las medidas que *razonablemente* se podían exigir. Con ello, si el actor logra primero acreditar el faltante de carga y que éste se produjo bajo el período de custodia del transportador, este último se podrá exonerar de responsabilidad si prueba haber adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse en el caso específico para evitar el hecho y sus consecuencias.

Según expuso la demandada, anteriormente, el artículo 984 del Código de Comercio contempla un régimen subjetivo de responsabilidad que no varía de lo preceptuado en relación a la culpa contractual en el inciso 3º del artículo 1547 del Código Civil cuando establece que la prueba de la diligencia o cuidado incumbe al que ha debido emplearlo... Con todo (y sujeto a que el actor acredite los supuestos daños y la ocurrencia de los mismos bajo el período de responsabilidad del transportador), su parte acreditará en la oportunidad procesal pertinente que adoptó todas las medidas que razonablemente podía exigírsele para evitar el hecho y sus consecuencias.

Con relación a la limitación de responsabilidad por retraso en la entrega, la parte demandada se acoge a la limitación de responsabilidad por retraso en la entrega establecida en el artículo 993 del Código de Comercio, a saber: "La responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega con arreglo a lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del respectivo flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte".

Señala que la responsabilidad que se le atribuye está circunscrita únicamente a los daños y perjuicios producto del retraso en la entrega. Señala la actora en todos y cada uno de los párrafos sobre los hechos que la carga fue entregada en el puerto... con graves daños por sobre maduración debido fundamentalmente al retraso en la entrega de las mercancías. Entonces, dado que la demandante demanda daños por retraso, no puede el S.J.A. condenar a esta

parte a otra suma que la establecida en el artículo 993 antes citado.

La demandada hace presente que el valor del flete por cada Conocimiento de Embarque asciende a USD 5.140,00.-, por tanto, considerando que la carga estaba amparada por 12 Conocimientos de Embarque, el límite de responsabilidad sería de, a lo sumo, USD 61.680,00.- Sin perjuicio de lo anterior, invoca la limitación de responsabilidad establecida en los artículo 992 y siguientes del Código de Comercio.

En cuanto a los perjuicios reclamados, esta parte controvierte la naturaleza y monto de los perjuicios reclamados por el actor, los cuales deberán ser objeto de prueba por parte de la demandante. Asevera que para que los daños sean indemnizables deben cumplir con tres requisitos copulativos, esto es, que sean ciertos, que no hayan sido anteriormente indemnizados, y que lesionen un derecho o interés legítimo, requisitos que no concurren en el presente caso. Que el daño sea cierto significa que debe ser real y efectivo, con lo que se descarta la indemnización de daños hipotéticos o eventuales. Una de las clasificaciones clásicas en materias de daños es aquella que distingue entre directos e indirectos.

Los daños indirectos no se indemnizan ni en materia contractual ni en materia extracontractual porque carecen de relación causal con el hecho que los origina. Además, en materia contractual se responde sólo de los perjuicios directos previstos, a menos que se acredite que el incumplimiento de la obligación fue producto del actuar doloso, lo cual de ningún modo podrá ser acreditado en autos.

Finalmente, hace presente la demandada que, al haberse demandado en moneda extranjera (dólares americanos) no procede el reajuste y, por lo mismo, resulta improcedente la pretensión de la demandante a dicho respecto. Asimismo, rechaza de plano la petición de la contraria en cuanto a que los intereses deban aplicarse desde la fecha de ocurrencia del hecho que origina la indemnización, toda vez que de la correcta y armónica interpretación de nuestro ordenamiento jurídico y de la historia fidedigna del artículo 1245 del Código de Comercio, se concluye a ciencia cierta que en el caso de solicitar indemnizaciones de origen contractual, los intereses corren y se deben a contar de la fecha en que se constituye en mora al deudor. Por lo anterior, es claro que la parte final del artículo 1245 ya mencionado sólo se aplica en el caso de indemnizaciones con origen en responsabilidad extracontractual.

Finalmente, respecto de la demandada subsidiaria de perjuicios en sede extracontractual, la demandada solicita el rechazo de la misma, por cuanto no se dan ninguno de los supuestos básicos para su procedencia, dando por reproducidas sus defensas y alegaciones en relación a la demanda principal.

La demandada aclara que el actuar de la contraria es improcedente y contrario a derecho, sin perjuicio que además desconoce el principio de economía

procesal imperante en todo proceso civil y que la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual interpuesta por la actora es inadmisibles porque en nuestra legislación es inaplicable e improcedente la opción de responsabilidades. En consecuencia, si Compañía Exportadora Tres Ríos alega que Mediterranean Shipping Company infringió un contrato, la acción a intentar sólo puede ser la de responsabilidad contractual más no la de responsabilidad extracontractual. Sobre el particular, don René Abeliuk sostiene que *“si el legislador, a falta de estipulación de las partes, ha reglamentado la responsabilidad del deudor por el incumplimiento, dichas normas son las que deben aplicarse y no otras”*. (René Abeliuk Manasevich, *Las Obligaciones, Tomo II*, Editorial Jurídica de Chile, Tercera Edición año 1993, página 591).

Agrega la demandada que, a mayor abundamiento, el artículo 929 del Código de Comercio dispone que las normas sobre el contrato de transporte marítimo serán imperativas para las partes salvo en los casos que la ley expresamente disponga lo contrario. A su vez, el artículo 974, en directa relación con el citado artículo 929, dispone que *“se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro”*.

Señala, además, que es de tal importancia la aplicación imperativa de las normas relativas al contrato de transporte marítimo que conforme al artículo 1039 del Código de Comercio *“toda estipulación del contrato de transporte marítimo contenida en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que haga prueba de él y que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones de este párrafo, se tendrá por no escrita”*.

Hace presente la demandada que lo anterior también guarda directa concordancia con la sanción que establece el artículo 824 del Código de Comercio y en cuya virtud *“...se tendrán por no escritas las estipulaciones contrarias a una disposición imperativa de este Libro”*.

La parte demandada señala que, por su parte, toda responsabilidad que se pretenda imputar al transportador marítimo, cualquiera que sea la acción que se interponga en su contra, cualquiera que sea el demandante y/o su fundamento, queda regulada, sometida y reglamentada por el régimen jurídico imperativo del libro III del Código de Comercio y que, sin perjuicio que la demanda entablada en sede extracontractual debe ser rechazada por los motivos antes expuestos, y para evitar cualquier perjuicio respecto de su representada Mediterranean Shipping Company, alega como defensa todo lo ya señalado en relación a sus excepciones, alegaciones o defensas, lo que por razones de economía procesal se dan por reproducido íntegramente en este capítulo y, además, alega la causal de exoneración de responsabilidad contemplada en el inciso final del artículo 2320 del

Código Civil, esto es, no haber podido impedir el hecho.

TERCERO: Replicando a fojas 87 y siguientes la demandante precisa ciertos hechos que estima reconocidos por la demandada y reitera tanto las acciones deducidas, como sus fundamentos de hecho y de derecho, enumerando los hechos reconocidos a continuación: 1) La existencia del contrato de transporte marítimo en que se funda la demanda por responsabilidad contractual interpuesta por nuestra representada; 2) La intervención de MSC en dicho contrato en calidad de porteador; pues no han negado que la carga fue transportada a bordo de las M/N MSC Tamara y M/N MSC Florida, en las oportunidades indicadas en el libelo; 3) Que en virtud de dicho contrato se emitieron diversos conocimientos de embarque que prueba la celebración del mismo; 4) Que dicho B/L (s) tienen los siguientes números 1.-M/N MSC Tamara - MSCUT6287779 - MSCUT6287605 - MSCUT6287639 - MSCUT6287704 - MSCUT6287746 - MSCUT6287795 - MSCUT6287811 - MSCUT6287688 - MSCUT6282606 - MSCUT6282549. 2.- M/N MSC Florida - MSCUT66282580 - MSCT66282622, todos emitidos por Mediterranean Shipping Co.S.A; 5) Que las demandadas efectivamente recibieron los diversos cargamentos en perfecto estado, en su totalidad, sin observaciones o reservas legales estampadas en los conocimientos de embarque; 6) Que dicha recepción tuvo lugar en San Antonio-Chile, por ende se está en el supuesto del N°1 del artículo 979 del Código de Comercio; 7) Que dicha carga fue entregada en Lázaro Cárdenas - México.

Con relación a la supuesta prescripción de las acciones, la actora señala que la demandada en su escrito de contestación el artículo 1248 del Código de Comercio indica: "Prescriben en dos años todas las demás acciones que procedan de las obligaciones de que se trata este Libro, a las que no se les haya señalado un plazo especial". Por su parte, el artículo 1249, prescribe, "El tiempo de prescripción se contará:...2.- En los contratos de transporte marítimo, desde el día que termina la entrega de las mercancías por el porteador, o de parte de ellas, o cuando no hubo entrega desde el término del último día en que debieron haberse entregado". La parte demanda hace hincapié al señalar que la prescripción extintiva se contará "desde el día en que termina la entrega de las mercancías por el porteador, o de parte de ellas." Las diversas mercancías fueron entregadas con fechas 12 y 16 de mayo de 2012 respectivamente, según los hechos reconocidos expresamente por la demandada en su escrito de réplica.

Hace notar la actora que la solicitud de designación de arbitro fue presentada ante el 15° Juzgado Civil de Santiago con fecha 9 de abril de 2012, y notificada por cédula al representante legal del porteador demandado por resolución de fecha 28 de abril del mismo año, es decir, antes que transcurriera el

plazo de dos años establecido en el artículo 1248 del Código de Comercio, interrumpiéndose legalmente la prescripción que corría a favor de la demandada.

Sobre la base de lo expuesto, es meridianamente claro que sus acciones fueron interpuestas y notificadas dentro del plazo legal, mediante la solicitud de designación de árbitro, que en virtud de lo dispuesto en el artículo 2.503 es una actuación absolutamente válida para interrumpir la prescripción.

En cuanto a la supuesta entrega de las mercancías sin que haya mediado protesta legal en los términos del artículo 1027 del Código de Comercio, la actora señala que la demandada ha transcrito las normas relativas a la protesta legal, ha explicado la institución a la luz de la doctrina y ha "invitado a probar la existencia del aviso indicado", a esta parte. Considera que huelgan mayores comentarios al respecto, dado que durante la etapa procesal correspondiente esta parte rendirá sendas probanzas relativas a la existencia de los avisos y comunicaciones entre las partes en donde se comunicaban e informaban a la naviera el deplorable estado con que fueron entregadas las mercancías.

En cuanto al retraso en la entrega de las cargas, supuesta caducidad del derecho de reclamar indemnización y limitación de responsabilidad, la actora indica que se ha agrupado las excepciones o defensas esgrimidas por la demandada, todas relativas al retraso en la entrega de las cargas. En lo relativo a la existencia de un retraso en la entrega de las cargas el artículo 985 del Código de Comercio dispone que *hay* retraso cuando las mercancías no han sido en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo, dentro del plazo expresamente acordado o a falta de acuerdo, cuando no han sido entregadas dentro de un plazo que, atendida las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un transportador diligente. Indica la litigante que un transporte desde Chile a México debería tardar, a lo más 15 días - normal transit time -; sin embargo, por problemas operativos de la naviera demandada el transporte marítimo tardó más de 30 días en ambos casos, es decir, respecto de las cargas transportadas a bordo de la M/N MSC Tamara y de la M/N MSC Florida, causando la maduración de las cargas y la pérdida que se reclama en estos autos.

En lo concerniente a la supuesta caducidad de la acción en virtud de lo dispuesto en el artículo 1029 del Código de Comercio, señala la demandante, cabe señalar que la norma citada no es aplicable al caso de marras, es evidente la confusión de la demandada toda vez que su parte no ha reclamado perjuicios derivados de la existencia de un retraso en la entrega de las mercancías, sino el incumplimiento del contrato de transporte al haber entregado las cargas con daños prácticamente totales. El perjuicio demandado no tiene relación con el retraso propiamente tal, sino con los daños que el transportista ocasionó a la carga producto del incumplimiento del contrato de transporte marítimo de mercancías.

La demandante expresa que, sobre la base de lo expuesto y dado que no se han demandado perjuicios derivados de retraso, sino el daño ocasionado a la carga, no es procedente la aplicación de lo dispuesto en el artículo 1029 del Cuerpo Legal mencionado. Agrega que la demandada, en su escrito de réplica se ha acogido a la limitación de responsabilidad establecido en el artículo 993 del Código de Comercio, como se ha indicado, la responsabilidad que se le atribuye a la demandada, a diferencia de lo expuesto por ella, no se refiere a los daños y perjuicios derivados del retraso en la entrega de las cargas, como lo sería por ejemplo una pérdida de oportunidad comercial, baja en el valor de mercado etc., sino que se le ha atribuido responsabilidad por los daños ocasionados a la carga durante su período de custodia, respecto de los cuales la demandada es exclusivamente responsable, no siendo procedente o aplicable la limitación de responsabilidad consagrada en el artículo 993 del Código de Comercio.

Señala la litigante que no se adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias, como intenta refutar la demandada su responsabilidad por los perjuicios ocasionados señalando que, supuestamente, tanto ella como sus dependientes o agentes, habrían adoptado todas las medidas que razonablemente podrían exigírsele para evitar el hecho y sus consecuencias. En este sentido, aclara la actora, se debe recalcar que, si bien la ley permite al transportador eximirse de responsabilidad, ello requiere de su parte probar haber hecho todo lo posible por evitar el daño, como señala el artículo 984 del Código de Comercio, que reza: "el transportador será responsable (...), a menos que pruebe él, sus dependientes o agentes que adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias".

Así las cosas, insiste la demandante en que este punto de prueba será de cargo de la demandada, quién deberá acreditar en juicio haber adoptado todas las medidas razonables para evitar el daño, lo que está segura que no podrá hacer; que es un hecho indiscutido que las cargas fueron entregadas muy por fuera del tiempo normal de tránsito, lo que implicó que ellas se dañaran durante la travesía marítima.

En relación con el hecho de que la demandada no cumplió con el contrato, la actora asegura que, la cuestión esencial en este caso es que los señores MSC incumplieron sus obligaciones legales y contractuales, causando serios perjuicios a su mandante. La responsabilidad del porteador nace de la existencia de un contrato de transporte marítimo y del incumplimiento de las obligaciones legales y contractuales que derivan de la celebración del mismo; y más específicamente, por no entregar la carga que se comprometió a portear desde un punto a otro, en las mismas cantidades y buenas condiciones recibidas.

Señala, asimismo, la actora que la demandada responde por los incumplimientos incurridos por el capitán de la nave, a bordo de la cual llegó la carga, y en el caso de autos, los incumplimientos provinieron del porteador y del capitán, quiénes estaban obligados a preocuparse de la correcta estiba y de la apropiada manipulación de la carga.

Con relación a la supuesta inexistencia de los daños reclamados, la actora señala que la demandada sólo se limita a negar la existencia de los daños, como una mera negación sin fundamentar de manera alguna sus dichos; es un hecho de la causa que la carga se recibió con serios daños en el puerto de Lázaro Cárdenas - México, hecho respecto del cual su parte rendirá sendas probanzas. En lo relativo a la aplicación de lo dispuesto en el artículo 1245 del Código de Comercio, esta es una norma restrictiva para el comercio marítimo, en donde se señala expresamente que las obligaciones devengarán interés desde el hecho que las origina, no cabe duda alguna que el hecho que las ha originado dice relación con el transporte marítimo de mercancías, siendo el daño determinado al momento de la entrega de las cargas.

La demandante se pronuncia en cuanto a la responsabilidad extracontractual, señalando que MSC alega en su escrito de contestación de la demanda que se niegue lugar a ella por responsabilidad extracontractual que su parte ha deducido en su contra, en razón de existir supuestamente cúmulo u opción de responsabilidad, lo que no estará admitido.

Sin embargo, continúa la actora, es falso que en la especie tenga lugar el cúmulo u opción de responsabilidades que alega la demandada, pues como muy bien se ha señalado, el cúmulo u opción de responsabilidades consiste simplemente en que, si existiendo una infracción contractual, puede o no elegirse entre demandar por responsabilidad contractual o por responsabilidad extracontractual. Es decir, para estar en presencia del problema del cúmulo de responsabilidad, es requisito sine qua non que haya un contrato, que éste se haya incumplido por la parte obligada y que no obstante ello el afectado y parte en dicho contrato decida demandar en sede extracontractual. Esta situación es la que en doctrina no se ha admitido. Más aún, la situación en este juicio es completamente diferente, pues no es efectivo que se demande en sede extracontractual en virtud de una infracción contractual.

En efecto, establece la litigante, los daños ocasionados por MSC significaron enormes perjuicios para la demandante, perjuicios que son los que justamente se pretenden resarcir a través de las demandas deducidas (una en subsidio de la otra) en contra del transportador. Ahora bien, el hecho de los perjuicios causados a la demandante es un hecho objetivo.

Respecto a tal hecho, dicha parte entiende que la demandada incumplió

obligaciones contractuales además de las legales para con Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., lo que generó su responsabilidad contractual y por la cual se le demandó ejerciendo en lo principal acción de indemnización de perjuicios en sede contractual. No obstante lo anterior, la demandada pretende desconocer a Compañía Exportadora Tres Ríos S.A. su calidad de parte en el contrato de transporte marítimo; por lo mismo y para el improbable caso que VS. estimare la no existencia de vínculo contractual entre el demandante y la demandada, esta parte ha deducido acción de indemnización de perjuicios en sede extracontractual, con carácter subsidiaria, en contra de los señores MSC.

¿Por qué el ejercicio de la demanda en sede extracontractual subsidiaria?, porque, aunque no hubiera existido vínculo contractual, el titular de las mercaderías, embarcador de las mismas, efectivamente sufrió perjuicios patrimoniales por los daños originados por los transportistas MSC. Por lo tanto, establece la actora, la eventual inexistencia de relación contractual entre las partes no elimina la circunstancia de que hubo perjuicios para Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., que tales perjuicios tienen su causa en la actuación positiva o negativa de la demandada y que ésta debe indemnizarlos.

Conforme a lo expuesto precedentemente, indica la demandante, la demanda subsidiaria en sede extracontractual no está fundada en ninguna relación contractual, sino justamente ha sido deducida, para el improbable caso que se estime que no existió dicha relación entre la empresa subrogada por el actor y la demandada. Entonces, si se ha ejercido la demanda extracontractual para tal evento improbable que no haya relación contractual, no puede jamás existir el problema del cúmulo u opción de responsabilidades, pues como también se señaló, este problema, para que exista, requiere de una infracción contractual, hipótesis que no se contempla en la demanda subsidiaria deducida por esta parte.

Conforme lo señala la demandante, en la especie concurren los elementos de la responsabilidad extracontractual y por tanto, la demandada debe pagar a la actora, la indemnización por la cual han sido demandada.

La litigante hace presente que hubo acción u omisión dañosa de la demandada en la ejecución de un hecho; este hecho consistió en trasladar en perfecto estado y condición las frutas frescas porteadas desde San Antonio y entregarlas en el puerto de destino; fue ejecutado con máxima negligencia, falta de prudencia, falta de diligencia, falta de cuidado, con temeridad e impericia por parte de la demandada, puesto que no entregó en destino las mercancías en el perfecto estado que decía y que legalmente estaba obligada a portear. La empresa transportadora demandada es responsable de los perjuicios sufridos por el destinatario de la carga, puesto que la responsabilidad en materia de transporte marítimo es objetiva, pues deriva del incumplimiento de obligaciones legales de

resultado. Por lo mismo, para configurar la responsabilidad de la demandada, basta que la pérdida de la carga se haya producido mientras ella estaba bajo su custodia. En razón de lo anterior, estipula la demandante, no es efectivo que esta parte deba probar el hecho concreto por el cual se perdió la mercancía transportada, dónde, cuándo, en qué forma ocurrió, etc., como afirma la demandada; basta la prueba de la no entrega de la carga para que se configure el incumplimiento de los deberes legales del porteador y su responsabilidad.

De estimarse entonces que no ha existido un vínculo contractual entre Compañía Exportadora Tres Ríos S.A. y la demandada, o que algunas de sus obligaciones no tendrían por fuente dicho vínculo, el negligente obrar de esta última consistente en la no entrega de la carga porteada en destino, en el mismo perfecto estado, constituye un cuasidelito civil, configurándose la responsabilidad extracontractual. Por lo dicho en las líneas precedentes, el requisito en comento se cumple plenamente.

Con relación a la capacidad del autor del hecho ilícito, la actora señala que esta exigencia no amerita mayores comentarios. La capacidad de las personas jurídicas, como es la demandada en materia extracontractual no se discute en nuestro derecho. Existe texto expreso que la reconoce, como es el artículo 39 inciso 2º del Código de Procedimiento Penal. Además, el propio artículo 998 del Código de Comercio reconoce la responsabilidad extracontractual del transportista marítimo. En cuanto a la no concurrencia de una causal de exención de responsabilidad, la demandante expresa que no concurre ningún hecho establecido por la ley que regula el transporte marítimo de mercaderías que exima de responsabilidad a la demandada.

Finalmente indica la actora que considerando la relación de causalidad entre la acción u omisión culpable y el daño producido, señala la litigante que el transporte negligente de la demandada, ha sido la causa directa y necesaria del menoscabo pecuniario sufrido por el embarcador de la carga y por su mandante. Si MSC hubiese actuado diligentemente en el traslado de la carga y cumplido con sus obligaciones legales, no se habría originado daño alguno. Es por ello que debe reparar las consecuencias de sus acciones u omisiones. Asegura que la demandada debe indemnizar el total de los perjuicios provocados a la actora; que los límites de responsabilidad, inconstitucionales e inaplicables en este juicio, se enmarcan dentro de la responsabilidad contractual del transportista. De hecho, nuestro Código de Comercio justamente regula el límite de responsabilidad dentro del párrafo 3º del Título V, del Libro III, referido al contrato de transporte. Asimismo, los artículos 2314 y siguientes del Código Civil ningún límite establecen. De lo expuesto se concluye claramente el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para la configuración de la responsabilidad extracontractual,

para el caso que se considere que entre Compañía Exportadora Tres Ríos S.A. y la demandada no existió vínculo contractual, la cual servirá de fundamento para que acoja la demanda subsidiaria en todas sus partes, con expresa condenación en costas.

CUARTO: A fojas 94 y siguientes, la demandada evacua la dúplica en los términos que se señalan.

Hace presente que en cuanto la demandante evita hacerse cargo respecto de la falta de legitimación pasiva respecto de Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A., su parte explicó el rol de agente de naves en relación al contrato de transporte de mercaderías por mar, estableciendo con claridad la falta de legitimación pasiva de dicha compañía, lo que no ha sido rebatido hasta el momento por la contraria. Debido a ello, estima que deberán rechazarse con costas las demandas por responsabilidad contractual y extracontractual en contra de Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. por manifiesta falta de legitimación pasiva y por no haber sido parte del contrato de transporte.

Asevera la demandada que en cuanto a los hechos que su parte habría reconocido en el escrito de contestación, señala que en él reconoce la existencia de un contrato de transporte de mercancías, razón por la cual ambas partes están de acuerdo en la existencia de dicho contrato, lo que se prueba sobradamente con la emisión de los Conocimientos de Embarque según reza el artículo 977 del Código de Comercio. Considera la demandada que, no existiendo hechos sustanciales, controvertidos y pertinentes, de acuerdo a lo establecido en el artículo 318 del Código de Procedimiento Civil, se debiera citar a las partes a oír sentencia respecto de la demanda por responsabilidad extracontractual para rechazarla en definitiva con costas por ser esta absolutamente improcedente.

Establece además que existe reconocimiento en cuanto a que "las demandadas efectivamente recibieron los diversos cargamentos en perfecto estado, en su totalidad, sin observaciones o reservas legales estampadas en los conocimientos de embarque", lo que rechaza enfáticamente, en primer término, porque la demandada Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. se encuentra rebelde en el juicio, lo que no puede traducirse en otra cosa que negar todos los hechos de la demanda; en segundo lugar, y opuestamente a lo señalado por la actora, en su escrito de contestación de demanda planteó el hecho de haber sido embarcadas las mercaderías en caliente (*hot stuffing*), es decir, con problemas de pre embarque que, en adición a otras hipótesis, eximen de responsabilidad al transportista, por lo que no es efectivo lo señalado por la contraria en cuanto a que esta parte declara haber recibido las mercaderías en perfecto estado.

Señala, además, que la prescripción extintiva se contará desde el día en

que termina la entrega de las mercancías por el porteador, o parte de ellas. En tanto, la demandante establece en su escrito de réplica, "las diversas mercaderías fueron entregadas con fechas 12 y 16 de mayo de 2012 respectivamente"; es decir, las acciones para reclamar la responsabilidad por el incumplimiento del contrato de transporte de mercaderías prescribían los días 12 y 16 de mayo de 2014, respectivamente. Considerando que la demanda de autos se interpuso del 27 de marzo de 2015 y teniendo en cuenta, además, lo dispuesto en el artículo 2518 del Código Civil en relación al artículo 2 del Código de Comercio, la acción se encuentra ampliamente prescrita.

En relación con la protesta legal a que se refiere el artículo 1027 del Código de Comercio, la demandada reafirma la invitación a acreditar el aviso de pérdida o daño de las mercaderías mientras éstas se encontraban bajo la custodia del transportista, haciendo presente que, además de la asumida responsabilidad de la actora en cuanto a su deber de probar la existencia de dicho aviso, deberá también acreditar que se hizo dentro del plazo establecido para ello.

En cuanto al retraso en la entrega, la demandada hace presente que en el libelo, en su parte pertinente, la actora señala que la carga fue entregada en el puerto de LAZARO CARDENAS - MEXICO con graves daños por sobre maduración, debido fundamentalmente al retraso en la entrega de las mercancías, lo cual provocó pérdidas totales a su representada.

La demandada establece que la demandante estaba en pleno conocimiento de las condiciones existentes en el puerto de Balboa, Panamá, con anterioridad al zarpe desde puerto chileno, las cuales fueron plenamente consentidas por ésta, aceptando embarcar las mercancías a sabiendas de las condiciones de ruta.

En lo referente a la limitación de responsabilidad, la demandada asevera que la actora, en su escrito de réplica deja entrever, de manera sutil, que esta parte habría invocado sólo la limitación de responsabilidad del artículo 993 del Código de Comercio, en condiciones que en nuestro escrito de contestación hacemos valer en nuestro favor la limitación tanto del artículo 992 de la Ley Mercantil, como el 993 antes referido, y demás normas aplicables a la limitación. Agrega manifestado que considerando la actora un supuesto incumplimiento contractual de su parte al no haber entregado las mercancías en las mismas cantidades y buena condiciones recibidas, la parte demandada señala que en el libelo no se atribuyó responsabilidad por faltantes, sino sólo por supuestos daños y se reitera, en ese sentido, la obligación de la actora de probar el daño y su entidad. Lo que en definitiva señala la actora es que esta parte habría incumplido una obligación de naturaleza objetiva, pero de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 984 del Código de Comercio, el régimen de responsabilidad del transportador es un régimen de responsabilidad subjetiva, no objetiva como

erradamente sostiene la demandante. Debe destacarse, por ahora, estipula la demandada, que la responsabilidad contemplada en el libro III del Código de Comercio es subjetiva y se funda en la noción de culpa, culpa que al mismo tiempo es el fundamento de la imputabilidad, además de requerirse de un daño y una relación de causalidad entre éste y la culpa. El régimen de responsabilidad de presunción de culpa se distingue porque se presume la responsabilidad del transportador en caso de daño o pérdida de la mercancía transportada, aún cuando se desconozca la causa de ésta. Pero será necesario que haya ocurrido durante el periodo de responsabilidad del porteador y esto no se presume de pleno derecho.

La demandada señala que, normalmente se presumirá la ocurrencia o no del hecho durante este periodo a través del sistema de las reservas. Pero, aún frente a esta responsabilidad, el transportador podrá eximirse de su deber de reparación en caso de probar la ausencia de culpa en su actuar. Destaca la parte demandada que el legislador presume la culpa del transportador, pero no el daño, ni que éste haya acontecido durante el período de custodia. Por lo tanto, resulta evidente que la demandante deberá acreditar que en relación al contrato de transporte marítimo de mercancías de autos (i) hubo un daño y (ii) que tales daños acontecieron durante el período de custodia que le correspondía a su representada, esto es, desde la recepción de las mercancías en el puerto de origen hasta su entrega en el puerto de destino final; y que su representada siempre podrá eximirse de responsabilidad en el caso de probar que actuó sin culpa, o en palabras del Código de Comercio (artículo 984, inciso final) *"que pruebe que él, sus dependientes o sus agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias."*

Señala la demandada que el artículo 984 del Código de Comercio contempla un régimen subjetivo de responsabilidad que no varía de lo preceptuado en relación a la culpa contractual por el inciso 3º del artículo 1547 del Código Civil y que, además, es necesario destacar que la obligación que asume el transportador en virtud del contrato de transporte es de medio y jamás de resultado. Agrega que, en el caso que la demandante no haya realizado oportunamente los avisos y reclamaciones en los términos y plazos establecidos en la sección decimoquinta del Párrafo tercero del Libro Tercero del Código de Comercio (artículos 1027 y siguientes) se presume que su parte entregó el cargamento en cuestión a plena satisfacción de la demandante.

Hace presente la demandada que, según documentación que se acompaña oportunamente, las mercancías fueron embarcadas en caliente, lo que produjo que la temperatura dentro de los contenedores demorara bastante tiempo en llegar a la temperatura requerida. Entonces, y en el evento de acreditarse los

daños, debiera aplicarse la regla establecida en el artículo 991 del Código de Comercio, referida a la "conculpabilidad o concausalidad", debiendo el transportador responder sólo de la pérdida, daño o retraso atribuibles a su culpa o negligencia.

Haciendo especial mención a la responsabilidad del cargador o embarcador, la demandada recalca que, de conformidad a lo previsto en el artículo 1013 del Código de Comercio, es obligación del cargador o embarcador instruir debidamente al naviero o transportador marítimo. Agrega que, para el caso de transporte de ajos, tal cual aconteció en el contrato de transporte de mercancía de autos, la doctrina ha dicho que es deber del cargador instruir al naviero en relación a "Las cosas que corren peligro en sí mismas como ser los perecibles. La fruta (*entendiendo aplicable a demás vegetales, hierbas, etc*) debe llegar a bordo con instrucciones sobre la temperatura, el cambio de aire, el control de gas etileno y similares. Si el cargador da instrucciones equivocadas y se destruye la fruta el naviero no responde."

Estipula la demandada que su parte, al emitir los Conocimiento de Embarque, no se obligó a que las mercancías al interior del contenedor estuviera a una temperatura de $-3,0\text{ C}^{\circ}$ tal como señala la demandante, sino a proveer dicha temperatura desde el motor de enfriamiento ubicado en la parte delantera del contenedor. Sobre este punto, es absolutamente relevante el hecho que las mercancías fueron cargadas por los señores Compañía Exportadora Tres Ríos S.A. al interior de los diversos contenedores con alta temperatura; tan alta estaba la temperatura de los ajos, que las unidades refrigerantes se demoraron varios días en poder bajar la temperatura del aire al interior del contenedor, pero nada se sabe de la temperatura de los ajos, pero lo más probable es que siguió siendo alta, responsabilidad exclusiva del embarcador. Además, si la estiba, carga o consolidación de la mercancía al interior de los contenedores, se realizó en términos tales, que impidieran una adecuada circulación del aire frío que provee la maquinaria refrigerante, dicha anomalía no puede imputarse a esta parte; ya que al proveer una temperatura definida por la maquinaria refrigerante, por ese sólo hecho, da cumplimiento efectivo a los requerimientos establecidos en los Conocimiento de Embarque.

La demandada asegura que el contrato de transporte marítimo tiene ciertas reglas particulares que deben ser tomadas en cuenta para llegar a conclusiones válidas en el caso de autos, así como que la contraria repite una y otra vez que la mercancía confiada a su representada arribó con daños y que, en consecuencia, su representada es responsable y debe indemnizar a la demandante. Para ello los mismos demandantes sostienen que tan solo basta que se acredite la existencia

del daño y que dicho perjuicio se produjo dentro del ámbito de responsabilidad del transportista definido en el art. 983 del Código de Procedimiento Civil.

Establece la demandada que esa afirmación es errada, porque la demandante no sólo debe probar el incumplimiento, sino que debe hacerlo de acuerdo a las reglas particulares existentes para el contrato de transporte marítimo, en nuestro Código de Comercio. En ese sentido, el artículo 1027 del Código de Comercio señala: "El hecho de poner las mercancías en poder del consignatario hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas en el documento de transporte o en buen estado, si éste no se hubiera emitido.

La demandada hace presente que no procederá esta presunción en los siguientes casos: 1º Cuando el consignatario haya dado al transportador aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, o 2º Cuando la pérdida o el daño de que se trate no sean visibles, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de quince días consecutivos, contado desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario. No será necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de los que se hayan comprobado en un examen o inspección conjunta de las partes, efectuada al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario.

Hace presente la demandada que, la misma demandante ha reconocido que las mercancías fueron entregadas al consignatario. En consecuencia, y por aplicación del referido artículo 1027, su parte goza de una presunción de haber entregado al consignatario las mercancías transportadas en buen estado.

La parte demandada no ha negado expresamente la existencia de los daños, sino que ha usado en su favor la presunción de buena entrega establecida en el artículo 1027, del Código de Comercio. Es decir, las mercancías fueron entregadas en el mismo estado en que fueron recibidas. Es la actora quien debe desvirtuar la presunción.

La demandada hace presente que, la demandante avalúa los daños en USD 1.058.111.- (un millón cincuenta y ocho mil ciento once dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), lo que a su juicio está alejada de la realidad, ese monto no se condice con los supuestos daños producidos, ya que en los *survey reports* aportados a esta parte por la actora, en etapas previas de conversación extrajudicial, se detectó fotografías de mercancías con fecha de embalaje posterior al zarpe, lo que hace presumir a esta parte un sobre avalúo de los perjuicios y, además, nos lleva a cuestionar la rigurosidad de los informes. Se reitera que este punto debe ser probado por la actora.

La demandada sostiene que de la sola lectura de las presentaciones hechas por las partes se desprende que ambas están de acuerdo en la existencia de un contrato de transporte de mercancías por mar y que, de acuerdo al artículo 929 del Código de Comercio, las normas que rigen el contrato de transporte marítimo son imperativos y por tanto, indisponibles para las partes. Adicionalmente, que tanto la actora como la contradictora reconocen la emisión de diversos Conocimientos de Embarque, los que según el artículo 977 de la Ley Mercantil, prueban la existencia de un contrato de transporte.

Agrega la parte demandada que el fundamento para interponer de manera subsidiaria la demanda por responsabilidad civil extracontractual sería el hecho que esta parte "pretende desconocer a Compañía Exportadora Tres Ríos S.A. su calidad de parte en el contrato de transporte marítimo". Declara, además, no entender el motivo de tal aseveración cuando en su contestación de demanda expresamente señala que "Es efectivo que Compañía Exportadora Tres Ríos S.A. y Mediterranean Shipping Company S.A. celebraron un contrato de transporte de mercancías por mar con el fin de trasladar 23.000 cajas de ajos frescos". Estipula, también, que es la propia demandante quien, en el inicio de su escrito, señala que existe un reconocimiento de Mediterranean Shipping Company en cuanto a la existencia del contrato (Título I, número 1), por lo que hace notar que tal contradicción no es más que una evidencia del débil intento por justificar la pretendida, pero inexistente, responsabilidad extracontractual de su representada.

QUINTO Agotada la etapa de discusión, la causa fue recibida a prueba mediante resolución de fojas 111 de autos.

SEXTO: Que para acreditar los fundamentos de su pretensión, la actora rindió prueba documental a fojas 125, consistente en: 1) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287779, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 2) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287605, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 3) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287639, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 4) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287704, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 5) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287746, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 6) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287795, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 7) Copia del Conocimiento de

Embarque Master N° MSCUT6287688, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 8) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6287811, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Tamara, viaje N° 1215R; 9) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6282606, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Florida, viaje N° 1214R; 10) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6282580, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Florida, viaje N° 1214R; 11) Copia del Conocimiento de Embarque Master N° MSCUT6282622, que amparó el transporte de las cargas a bordo de la M/N MSC Florida, viaje N° 1214R.

A fojas 153, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) INTTRA Booking/ Reserva de Espacio N° 11058580; 2) Registro de tránsito - tracking - para el BL N° MSCUT6287779; 3) Documento Único de Salida N° 4757617-2 emitido por el Servicio Nacional de Aduanas; 4) Documento Único de Salida N° 4761663-8 emitido por el Servicio Nacional de Aduanas; 5) Certificado Fitosanitario N° 0000538519, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG; 6) Certificado Fitosanitario N° 0000538518, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG; 7) Certificado Fitosanitario N° 0000538517, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG; 8) Certificado Fitosanitario N° 0000538516, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG; 9) Certificado Fitosanitario N° 0000538515, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG; 10) Certificado Fitosanitario N° 0000538514, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG; 11) Certificado Fitosanitario N° 0000538513, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG; 12) Certificado Fitosanitario N° 0000538512, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero - SAG.

A fojas 165, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) INTTRA Booking/ Reserva de Espacio N° 10875129; 2) Registro de Tránsito - tracking- para el BL N° MSCUT6282549; 3) Documento Único de Salida N° 4746034-4, emitido por el Servicio Nacional de Aduanas; 4) Certificado Fitosanitario N° 0000533729, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero- SAG; 5) Certificado Fitosanitario N° 0000533728, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero- SAG; 6) Certificado Fitosanitario N° 0000533730, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero- SAG; 7) Certificado Fitosanitario N° 0000533729, emitido por el Servicio Nacional Agrícola y Ganadero- SAG.

A fojas 175, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) Factura de Venta de Mercancía Siniestrada N° 0663; 2) Factura de Venta de Mercancía Siniestrada N° 0664; 3) Factura de Venta de Mercancía Siniestrada N°

0665; 4) Factura de Venta de Mercancía Siniestrada N° 0666; 5) Factura de Venta de Mercancía Siniestrada N° 0667; 6) Factura de Venta de Mercancía Siniestrada N° 0668.

A fojas 189, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) Factura de Exportación N° 00996; 2) Factura de Exportación N° 00990; 3) Factura de Exportación N° 00991; 4) Factura de Exportación N° 00993; 5) Factura de Exportación N° 00994; 6) Factura de Exportación N° 00995; 7) Factura de Exportación N° 00992; 8) Factura de Exportación N° 00989; 9) Factura de Exportación N° 00988; 10) Factura de Exportación N° 00986; 11) Factura de Exportación N° 00987; 12) Factura de Exportación N° 00985.

A fojas 300, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) Reporte de Inspección N° CTS/INS – 56394/2012, emitido por SGS de México, S.A. de C.V.; 2) Informe MEX-1210-0014, “Relación de hechos vinculados a un embarque de ajos frescos de exportación”, emitido por MARSS; 3) Informe Técnico “Análisis de condiciones de ajos dañados durante la travesía de puerto Chileno a Puerto Mexicano”, emitido por el Ingeniero Agrónomo en Horticultura, don José de Jesús Ríos Núñez; 4) Informe técnico, emitido por el Ingeniero Agrónomo don Rodrigo Ramm Cavada; 5) Reporte N° MEX 1208-0010, emitido por MARSS, incluyendo Anexos A, C y B – set de fotografías de destrucción de las cargas.

A fojas 358, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) Copia de carta enviada por el Lic. Joaquín Alfaro Oliveros a MSC México – Sra. Gloria Neumann y respuesta respectiva; 2) copia de comunicado enviado por Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. a sus clientes, con fecha 22 de mayo de 2012; 3) copia de comunicado enviado por Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. a sus clientes, con fecha 4 de junio de 2012; 4) copia de comunicado enviado por Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. a sus clientes, con fecha 8 de agosto de 2012; 5) copia de sentencia pronunciada por la Cuarta Sala de E. Corte Suprema de Justicia, en la causa “Vargas Cerpa, Luis Alberto y otro con Marmolejo Fuenzalida, Carlos”; Rol E.C.S. N° 6900-2015.

A fojas 381, la parte demandante acompaña los siguientes documentos: 1) copia de artículo “La Responsabilidad del Porteador por retraso en el transporte de mercancías y, especialmente, en las Reglas de Hamburgo”, del abogado don Rafael Guzmán Sanhueza, publicado en el Anuario de Derecho Comercial y Marítimo de la Universidad de Valparaíso, N° 1, 2009; 2) copia de página web www.searates.com, que indica el tiempo de tránsito normal o habitual entre los puertos de San Antonio – Chile, y Lázaro Cárdenas, México; 3) copia de página web www.csav.com/en/ProductServices/Pageses/Transit-Time/transittime ANDEX

_S1.html, que indica el tiempo de tránsito normal o habitual entre los puertos de San Antonio – Chile, y Manzanillo, México; 4) copia de página web www.sea-distances.org, que indica el tiempo de tránsito normal o habitual entre los puertos de San Antonio – Chile, y Manzanillo, México.

A fojas 398, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) copia del Resumen del Libro de Ventas de Compañía Exportadora Res Ríos S.A., correspondiente al mes de marzo de 2012; 2) Copia de las Facturas comerciales de Exportación N° 975, 976, , 977, 978, 982, 983, 984 y 998; 3) copia del Resumen del Libro de Ventas de Compañía Exportadora Res Ríos S.A., correspondiente al mes de abril de 2012; 4) copia del Resumen del Libro de Ventas de Compañía Exportadora Res Ríos S.A., correspondiente al mes de mayo de 2012.

A fojas 420, la demandante acompaña el documento denominado “Informe Técnico N° 2”, emitido por el Ingeniero Agrónomo señor Rodrigo Ramm Cavada.

A fojas 706, la demandante acompaña los siguientes documentos: 1) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 985; 2) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 986; 3) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 987; 4) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 988; 5) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 989; 6) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 990; 7) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 991; 8) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 992; 9) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 993; 10) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 994; 11) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 995; 12) copia de la lista de empaque, emitida por Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., correspondiente a la factura comercial N° 996.

SÉPTIMO: Que, a fojas 522, la demandada acompañó los siguientes documentos:

1) Reporte N° MEX 1208-0010, emitido por MARSS, con sus anexos 1, A,B y C;

JUEZ
ARBITRO
RICARDO
DAGACH

2) Copia de 0043onocimiento de Embarque MSCUT6221166; 3) copia de seguimiento (tracking) del contenedor TRIU8962169.

A fojas 691, la demandada acompañó los siguientes documentos: 1) Reporte de inspección N° CTS/INS – 56394/2012, emitido por SGS de México, S.A. de CV.; 2) copia de correos electrónicos masivos (mailing) enviados por Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. por cuenta de Mediterranean Shipping Company S.A. los días 3 y 12 de abril y 22 de mayo de 2012; 3) listado de contactos destinatarios de correos electrónicos masivos (mailing) del grupo de Reefer de Mediterranean Shipping Company .SA.; 4) Registros de temperatura de los contenedores MSCU7450881, MSCU7323104, TRIU8581310, MSCU7374950, CRSU6067219, MSCU7376378, CRSU6019859, MSCU7416491, CRSU60666110, MSCU7421780, TRIU8994649 y TRIU8594133; 5) listado de precios de ajos morados del día 1 de abril al 30 de mayo de 2012 del Sistema Nacional de Información e Integración de Mercados (SNIIM), de la Secretaría de Economía de los Estados Unidos Mexicanos; 6) documento donde consta el promedio del tipo de cambio entre el dólar de los Estados Unidos de Norteamérica y el Peso de los Estados Unidos Mexicanos; 7) copias de pedimentos de importación a los Estados Unidos Mexicanos de las mercancías transportadas al interior de los contenedores antes señalados; 8) copias de Certificados Fitosanitarios para importación, emitidos por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación de los Estados Unidos Mexicanos, emitidos los días 16 y 17 de abril de 2012, R.F.C. N° PMI090422JP3, correspondientes a 8 de los 12 contenedores siniestrados; 9) Informe Técnico caso ajos Compañía Exportadora Tres Ríos S.A., emitido por el ingeniero agrónomo don Guillermo Rojas Donoso, en agosto de 2016, con sus anexos A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K y L.

OCTAVO: Que, a fojas 1073, el tribunal arbitral decreta como medida para mejor resolver, se despache Oficio al Servicio Nacional de Aduanas de Chile, con domicilio en Plaza Sotomayor N° 60, Valparaíso, a objeto informe sobre documentos únicos de salida de exportaciones que incorpore el producto denominado “ajos morados frescos” o “fresch garlic purple”, en que se incluya el valor de exportación FOB, en dólares de los Estados Unidos de América y la unidad de medida, con la indicación de la cantidad exportada durante el primer semestre de 2012, y se remitan dichos documentos únicos de salidas de exportaciones a ese tribunal arbitral.

Que, a fojas 1075 rola copia del oficio N° 10/17 enviado por el Juez Árbitro don Ricardo Abuauad Dagach al Servicio Nacional de Aduanas de Chile, con domicilio en Plaza Sotomayor N° 60, Valparaíso.

Que, a fojas 1076 rola el OF. ORD N° 8964, de 7 de agosto de 2017, emanado del Subdirector Jurídico del Servicio Nacional de Aduanas de Chile, don Pablo Ibáñez Beltrami, en que acompaña al citado oficio un CD con la información requerida en el oficio N° 10/17 del señor Juez Árbitro. A fojas 1078, se le tiene por agregado.

NOVENO: Que, la demandada en el cuerpo de su escrito de fojas 131 y siguiente solicitó, en atención a que los documentos acompañados por la demandante en su escrito de fojas 125 y siguientes, se encuentran extendidos en idioma extranjero, se designara perito traductor del idioma inglés-español. A fojas 339 de autos, el tribunal arbitral designa a doña Dora Elena Daydí Tolson para tal efecto, diligencia probatoria que no se llevó a cabo.

DÉCIMO: Que, la parte demandante rindió prueba testimonial consistente en la declaración de los siguientes testigos:

1.- A fojas 523 y siguientes, del testigo don **Rodrigo Nathanael Ramm Cavada**, quien, legalmente examinado, al tenor de la interlocutoria de prueba de fojas 111 declaró:

Al punto segundo de la citada interlocutoria de prueba el citado testigo afirma que la carga estaba en buen estado porque fue aceptada por la empresa naviera y porque había sido revisada antes por el SAG, por lo que no tiene razones de dudar de su buen estado.

Agrega que la carga se asume que estaba buenas condiciones por las razones antes expuestas; indicando que al momento de embarcar la compañía tiene que aceptar la carga y si hay algún reparo eso queda expresado en el BL y el BL no tiene ninguna indicación.

Repreguntado el testigo, reconoce el informe que rola a fojas 416 a 419 del Tomo II del expediente. Repreguntado, responde el testigo que se trata de ajo tipo chino y que para el caso del ajo, el SAG debe revisar la carga y estar presente durante la consolidación del contenedor, a diferencia de lo que se hace con la fruta y otras hortalizas. Esto lo hace a través de un inspector del SAG.

Reinterrogado, el testigo responde que los ajos se deben desmochar, cortar sus ramas y raíces, luego hacerse el pelado, eliminar la cutícula externa, se embalan, se paletizan y se consolidan, una vez revisados por el SAG, en contenedores; las temperaturas de consolidación externas al contenedor son las temperaturas ambientales que hay en el packing o en la planta de despacho y los contenedores se setean a temperaturas entre -1 y -3 grados Celsius. Agrega que, según los papeles que tuvo a su vista se seteó a -3 grados Celsius el contenedor.

Contrainterrogado, el testigo responde que le consta porque vio copia de los BL donde la empresa recibe el producto sin objeción, lo que significa que todo el procedimiento previo, incluida la revisión y consolidación con supervisión del SAG estaba correcta; si el SAG hubiese encontrado pudriciones, brotaciones, insectos o tierra, habría rechazado el producto.

Contrapreguntado, el testigo responde que fueron consolidadas en la planta de Comex Tres Ríos por la misma empresa. Manifiesta que no sabe quien selló los contenedores, específicamente, y que normalmente lo hace un profesional del SAG, en el mismo packing de despacho. Declara que le consta la variedad del producto transportado, porque está en los papeles de embarque y, además, el ajo chino es el noventa y nueve por ciento del ajo que se produce en Chile y que se exporta. Explica, además, que cuando se consolida un contenedor se hacen varios papeles, que empiezan en la planta de despacho, entre ellos está la guía de despacho y la planilla de inspección del SAG, que son documentos que consignan que son ajos chinos.

Contrainterrogado, responde el testigo que hizo solamente ese informe, reconociendo como tal el que se le exhibe, rolante a fojas 231 y siguientes, señalando que es un pre informe; que después se le pidieron más aclaraciones respecto del documento, por lo que no considera un informe distinto, al tiempo que niega conocer el documento rolante a fojas 229 que se le exhibe.

Contrapreguntado, responde el testigo que sabe cómo se debe hacer habitualmente y cuáles son los procedimientos que tiene el SAG para el despacho y la consolidación. Asevera haber visto los papeles de embarque, pero niega haber estado presente durante el proceso.

Contraconsultado, contesta que solamente la empresa que transporta por tierra desde packing a puerto participa supervisando la consolidación del contenedor. La empresa naviera se limita a despachar el contenedor y a recibirlo posteriormente en puerto, ya consolidado. En cuanto a tener conocimiento de que el transportista marítimo haya revisado la carga en puerto de origen antes de su embarque, asegura desconocerlo. Contrainterrogado, el testigo responde que le consta que la carga fue recibida en buen estado, porque el transportista emitió un BL donde no genera objeciones.

Al punto tercero de la interlocutoria de prueba, explica el testigo que durante el transporte se excedió en aproximadamente en 12 días un transporte y en 15 días en el otro, lo que originó una pérdida total de la calidad comercial del producto con brotación y deshidratación, además de algunas posibles pudriciones. Esto se originó porque se exportó hacia el final de la temporada un producto que tiene una vida media de post cosecha, de manera que un tiempo de transporte de 17 días dejaba unos pocos días para la venta inmediata en destino. Al excederse

el tiempo la mercancía traspasa el límite de vida post cosecha y se comienza a producir la brotación; junto con la brotación comienza la transpiración del producto lo que origina la deshidratación de los bulbillos "dientes". Señala el testigo que desea explicar fisiológicamente el proceso para dejar con mayor claridad la explicación de lo que está pasando, el ajo chino es un producto de vida media por cosecha que se cosecha y se comienza a embalar desde diciembre para despacho en los meses de diciembre y abril, normalmente durante todo ese tiempo se mantiene a temperatura ambiente en bodegas frescas ya que a diferencia de la fruta es un tejido vegetal que se encuentra en receso, lo que asegura una casi nula respiración celular y transpiración, Luego cuando se embarca, es deseable que el aire en la atmosfera que rodea los bulbos esté muy frío para evitar el desarrollo de hongos o bacterias sobre los ajos que proliferarían si el contenedor embarcado por mar en aguas tropicales se mantuviera a temperaturas ambientes por aumento de la humedad relativa. El enfriado de la pulpa de los bulbos que en realidad corresponde al brote y todos los tejidos de reserva es innecesario, por cuanto, es un tejido en receso; por esta razón la costumbre de exportación desde que se exportan ajos a México es consolidar los contenedores a temperatura fresca pero no pre enfriados, de manera que el aire que rodea a los bulbos dentro del contenedor baje gradualmente de temperatura manteniendo una condición, incluso durante el paso por aguas tropicales. Esto permite que en un flete normal de 17 días se pueda arribar con mercancía en condiciones similares a las embarcadas durante un tiempo de tránsito normal de 17 días. Es importante señalar que se estaba hacia el final de la temporada, con un ajo pronto a terminar su periodo de proceso, por lo que el atraso es significativo en oposición a un ajo que se hubiese embarcado en enero en que la situación hubiese sido menos significativa respecto a la brotación.

Respecto de la cuantía de los daños, el testigo comenta que, en su calidad de ingeniero agrónomo, los daños involucran el valor total de la mercadería, que según se ve en las facturas de exportación, es de 89.700 dólares por cada contenedor, con un total de 12 contenedores. Respecto de qué indemnización se pretende, dice desconocerlo.

Repreguntado el testigo responde que la consolidación de las mercancías materia de autos a temperatura ambiente, corresponde a un protocolo habitual de consolidación de esta carga, que es lo habitual y es lo que se hace en la mayoría de los casos; que durante el ejercicio de su profesión ha participado en muchos embarques como testigo presencial y, al inicio de su profesión, como ejecutivo a cargo del embarque.

Reconsultado, éste responde que como ingeniero agrónomo es especialista en horticultura y en el ejercicio de la profesión se ha dedicado a asesorías técnicas

en el cultivo y embalaje y aspectos técnicos de la exportación de ajos y cebollas, como también a estos cultivos con destino a mercado nacional o agro industria. Informa que se tituló como ingeniero agrónomo el año mil novecientos noventa, por lo que lleva 27 años de ejercicio de la profesión.

Repreguntado, responde que, como dijo anteriormente, lo habitual es embarcar a temperatura ambiente y lo habitual es que esa mercancía llegue en buenas condiciones al puerto de destino, por lo que no tiene razones para pensar que en este caso específico haya una diferencia frente a este comportamiento, por lo que su respuesta es que no afectó.

Reconsultado, el testigo responde que, claramente se excedió el tiempo de viaje, por cuanto al momento de embarcar el SAG aprobó la mercancía, lo que indica que no estaba brotada, pero a la llegada la mercadería se encontraba brotada. En cuanto a la causa en la condición y estado en que arribó la mercadería a su destino, asegura que es la prolongación del tiempo de transporte, más allá de lo razonable y aconsejable, desde el punto de vista técnico.

Contrainterrogado, el testigo señala que, ambiente fresco se refiere a temperaturas que no excedan los 30 grados. Con relación a tiempo de tránsito normal, contesta que desde San Antonio a México es de 17 días, pudiendo acortarse o alargarse dos días como máximo. Lo sabe porque asesora a varios exportadores, quienes le van contando cuándo salió y cuándo llegó el producto.

Contrainterrogado, responde que, según lo declaró anteriormente, son Productores María José Sánchez, Augusto Valdés, Sandro Lizana, Prodesal Quinta de Tilcoco, Prodesal Chépica, Prodesal Llay Llay, José Locaveche, Prodesal Panquehue, Hace notar que Augusto Valdés es el único exportador al cual asesora actualmente; estima que su producción y exportación es del orden de 50.000. cajas al año.

Contraconsultado, el testigo declara que cuando se exporta ajos hacia el final de la temporada se sabe que su vida media ya es corta, por lo que se debe comercializar antes que se produzcan las brotaciones. Generalmente este tiempo es de siete días desde el arribo. Contrainterrogado, responde que desconoce si el transportista tenía conocimiento de que se trataba de ajos de fin de temporada,

Contrainterrogado, el testigo contesta que, de acuerdo a sus declaraciones anteriores, le consta que los ajos llegaron a puerto de descarga en malas condiciones, porque tuvo a su vista informes de surveyors en que indican que el ajo fue revisado por SGS y se acompañan fotos del producto. A este respecto y ante la exhibición del documento rolante entre fojas 210 a 217, a fin de que aclare si se trata de alguno de los informes y surveys a que se refiere en su respuesta anterior, declara que ese informe no es.

Se le exhibe al testigo el documento rolante entre fojas 218 a 228, y éste

confirma que se trata de alguno de los informes o surveys a que se refiere en su respuesta anterior, haciendo notar que el informe está emitido el 19 de octubre de 2012. Contraconsultado, el testigo responde que no encuentra la fecha de inspección en destino en él.

Se le contrainterroga y el testigo responde que, primero, por el punto siete del informe que se le exhibió de fojas 218 a 228, donde indica en el reporte de inspección de SGS México, se concluye que la inspección tiene como resultado, no conforme. Y luego, exponen fotos donde aparecen los ajos en evidente brotación. Contraconsultado, declara desconocer la fecha en que se realizó la inspección de SGS, y que no tiene conocimiento relativo o específico de cuánto tiempo transcurrió desde el arribo de las mercaderías a puerto de destino y la inspección por parte de SGS.

Se le exhibe nuevamente el documento de fojas 210 a 217, y responde que si consta la fecha de inspección por parte de SGS, siendo la de 5 de junio de 2012.

Contrainterrogado responde el testigo que las conclusiones a las que arribó en su informe pudieron haber sido modificadas o alteradas o cambiado, si la inspección de las mercancías se hizo con un mes de diferencia con el arribo de las mercancías, porque es un producto vivo y la brotación es un proceso continuo.

Contrainterrogado, señala el testigo que le consta que las mercancías llegaron a destino en malas condiciones, si las mercancías fueron inspeccionadas un mes después del arribo, por lo que dice el informe; indicando que él no vio la mercancía directamente. Contraconsultado, asegura el testigo que nunca ha estado en México, por lo que no ha visto inspecciones en destino. Sin embargo, ha visto inspecciones SGS en Chile y entiende que son similares y que incluyen las de alguna autoridad gubernamental, indicado que SGS es una empresa privada de control de calidad reconocida a nivel internacional.

2.- La declaración, a fojas 535 y siguientes, de la testigo doña **Milvia María Alexandra Pascenti Carrasco**, legalmente examinada, al tenor de la interlocutoria de prueba de fojas 111 declaró:

Al punto segundo de la citada interlocutoria, la testigo declara que asume que la carga estaba en buenas condiciones, dado que documento de embarque - llámese BL- no presentaban observaciones, remarks, estaban limpios. Tuvo acceso a certificados fitosanitarios también y no tenían observaciones. Continúa diciendo que la carga consistía en ajos chinos, frescos, embalados en cajas de cartón de 10 kilos cada una y éstas paletizadas; fueron transportadas en contenedores reefers, doce contenedores, que tenían requerimiento para el

transporte de -3 grados centígrados y ventilación, cree, que 60 o 65 por ciento. Le consta porque tuvo acceso a esos documentos para confeccionar los informes.

Contrainterrogada, la testigo responde que entiende que los contenedores fueron consolidados en los recintos de Sociedad Tres Ríos y que fueron sellados allí, por personal de SAG.

Contrainterrogada, la testigo responde que desconoce si el transportista marítima inspeccionó las mercancías antes o durante el embarque durante las motonaves.

Contrapreguntada, la testigo señala que el informe se confeccionó en octubre de 2012, documentos que tuvo a la vista BL de la carga, facturas comerciales, certificados fitosanitarios, pro booking de la naviera, informe de mar, de la eliminación de la carga, informe de SGS, inspección que fue solicitado por el consignatario de la carga cuando llegó a destino, una factura de la carga que se había recuperado, lo que recuerda.

Contrainterrogada, la testigo declara que el documento rolante entre fojas 421 a 519, es un informe que confeccionaron ellos, personal de su empresa, además de otro informe, Inspección de Condición, disposición final de una partida de ajos. Contrainterrogada, declara que el informe que se le exhibió aparece confeccionado por una compañía distinta a la cual ella presta servicios y que esa empresa trabaja para ellos y los representa en México desde hace muchos años. Interrogada, afirma la testigo que hay un error, la fecha de carga de las mercancías en origen fue el día 1 de enero de 2012, por lo que no estaría correcta. Contrapreguntada, declara que, de acuerdo a documentos la carga fue transportada en 12 contenedores la carga que se nos presentó para inspección en México se indicó que correspondía a 8 contenedores, más parte de carga de otros contenedores, con lo que se refiere a que hubo salvataje de carga y por eso había parte de carga de otros contenedores.

Al punto 3, declara la testigo que la carga llegó a destino con deshidratación y signos de brotación. En términos de cuantía, dinero, la carga de cada contenedor era 89.789 dólares. La carga estuvo en tránsito dentro de los contenedores un tiempo superior al normal entre San Antonio y México, dado que la carga era carga viva, se requiere para efectos de comercialización en destino, que esté en perfectas condiciones en términos de calidad y, dada la condición en que arribó, no pudo ser comercializada según estaba programado.

Repreguntada, la testigo declara que Maars en México participó en la supervisión de la eliminación o disposición de la carga que se encontraba en malas condiciones. La carga fue botada en el vertedero municipal de Irajuto y en presencia de una autoridad municipal, hay un documento que lo corrobora. Señala

la testigo que las fotos que se le exhiben como parte del informe de fojas 421 a 519, evidencian lo que ellos inspeccionaron

Repreguntada, la testigo declara que, en cuanto al informe que rola de fojas 218 a 228, es otro informe que confeccionaron a solicitud de Compañía Exportadora Tres Ríos S.A.. El informe indica que, de acuerdo a los hechos y antecedentes expuestos en dicho informe, se puede establecer que el daño en las mercancías se originó por un excesivo tiempo de tránsito, que se extendió por un plazo cercano a los treinta días.

Contrainterrogada, la testigo declara que le consta que la carga llegó a destino con deshidratación y signos de brotación por un informe que emitieron los señores SGS de México y porque ellos, posteriormente, inspeccionaron también la carga; y los daños observados son producto de un tiempo de tránsito superior, dado que estas partidas de ajos corresponden a las últimas cosechas y, por ende, su tiempo de almacenaje es menor. En cuanto a que las mercancías hayan sido inspeccionadas al momento de su arribo al puerto de Lázaro Cárdenas, no recuerda. Contrainterrogada, la testigo afirma que en el informe emitido por la compañía para la cual presta servicios se consigna la fecha de inspección de la mercancía en México. Fueron tres fechas: 31 de agosto, 1 de septiembre y 3 de septiembre, todas del año 2012. Contrainterrogada, la testigo declara que no se vieron modificadas las conclusiones a las cuales arriba el informe por haberse inspeccionado las mercancías entre 3 y 4 meses posteriores al arribo. Contrapreguntada, la testigo señala que, de acuerdo a informe de SGS México, los ajos presentaban daños al momento del arribo, a los que, posteriormente, durante su inspección se sumó la pudrición y algunos insectos.

Habiéndosele exhibido el informe de SGS, rolante de fojas 210 a 217, la testigo lo reconoce como el informe al que hizo referencia y al que tuvo acceso.

Contrainterrogada, declara que hay dos informes; el de Maars, al que se hace mención, es el de la eliminación de los ajos. En él la conclusión es diferente al informe de SGS México, que no indica conclusión y solo menciona una parte de la carga con daños que corresponde a una muestra, siendo que ellos, a posterior, tuvieron acceso al 80 por ciento de la carga y además esta se inspeccionó con posterioridad, por año. Contrainterrogada, la testigo señala que en sus informes verifican información con relación al transporte, condiciones de transportes de las cargas y, en este caso en particular, el tiempo excesivo de transporte. Para ellos, y de acuerdo a su experiencia, fue un factor importante que condicionó la condición de arribo a destino de esta carga. Contrainterrogada, la testigo declara que tiene conocimiento que se por lo que les informó el inspector y, también, porque esta información también fue verificada y presenciada por la autoridad local, esto es, una persona del municipio de Irajato. Contrapreguntada, la testigo señala que, si

bien en los documentos de fojas 425 a 456, que se le exhiben, en las conclusiones de los informes emitidos por la compañía a la que presta servicios concluye que las mercaderías llegaron en mal estado, aún cuando uno de los anexos de ese informe y que adjunta los certificados fitosanitarios de importación, declaran que las mercaderías fueron inspeccionadas y se encontraron aptas para su comercialización, sin embargo, insiste en que ello es una muestra de algo y que ellos tuvieron más información disponible para asegurar lo que estén indicando.

3.- La declaración, a fojas 733 y siguientes, del testigo don **Luis Guido Poggi Pizarro** quien, legalmente examinado, al tenor de la interlocutoria de prueba de fojas 111 declaró:

Al punto dos de la interlocutoria de prueba, declara que de acuerdo a los documentos tenidos a la vista, -BL- , éstos se encontraban limpios y sin observaciones, recibidos sin observaciones por la compañía naviera en zona de recepción de stacking, ya que ahí parte la custodia de la carga por parte de la naviera. Lo anterior lo sabe por los documentos tenidos a la vista. Repreguntado, el testigo señala que los conocimientos de embarque, rolantes de fojas 114 a 123 de autos que se le exhiben, son a los que se ha referido.

Contrainterrogado, el testigo declara que un BL limpio es un documento que emite la compañía naviera en el cual se especifican todas las condiciones de la carga e instrucciones, descripción de la carga, etc., en el cual, si la naviera encuentra alguna observación a la carga, puede colocar un remark (observación), y en este caso no existe observación a la carga. Asimismo declara no tener conocimiento que el transportista haya podido revisar la carga al momento de su recepción. Contrainterrogado, el testigo asegura que la carga fue entregada al transportista marítimo en buenas condiciones, sin observaciones de acuerdo a BL. El contenedor fue entregado en buenas condiciones, sin observaciones. Contrainterrogado, el testigo señala que la cláusula FCL/FCL significa full load container (el embarcador cuenta y sella), y que no tiene idea en qué estado se encontraban los sellos con los cuales fueron recibidos los contenedores en stacking.

Al punto tres de la interlocutoria, el testigo señala que las causas, por excesivo tiempo de tránsito de la nave de acuerdo a itinerario públicamente conocido para los servicios Liner entregados por la naviera. Cargas perecibles, como los ajos chinos, que se dispone de un corto y determinado tiempo para llegar a los mercados de comercialización. La cuantía o valor de cada container aproximadamente ochenta y nueve mil dólares. Lo anterior lo sabe de acuerdo a los documentos tenidos a la vista.

Repreguntado, el testigo responde que el tránsito, de acuerdo al andar

actual y los puertos en que recalán debiera de ser alrededor de quince días.

Repreguntado, el testigo señala que, existen diferentes servicios que entregan las compañías navieras, como los servicios Tramp, que es pactado las condiciones del transporte con el embarcador; y el servicio Liner, la característica que tiene es que es un contrato de adhesión y que el itinerario es públicamente conocido por los embarcadores. Exhibido que le fuera el informe de inspección emanado de la empresa Marrs Survey Certificaron, rolante de fojas 218 a 228, lo reconoce como de su autoría. Repreguntado, el testigo declara que, el tiempo de la nave Florida fue de treinta y dos días y el Tamara, veintinueve días.

Contrainterrogado, el testigo señala que tuvo a la vista todos los documentos que indica el informe adjunto e indicado por él, BLs, facturas comerciales, documentos de exportación, container booking, plantilla de inspección SAG, informe de inspección SGS, informe de inspección México, factura de salvataje. Contrainterrogado, el testigo indica que los tiempos de viaje a los que se refiere en su declaración anterior se desprenden del informe de Cargo Inspect México. Contrainterrogado, el testigo informa que existen diferentes servicios que entregan las compañías navieras, como los servicios Tramp que es pactado las condiciones del transporte con el embarcador y el servicio Liner cuya característica es que es un contrato de adhesión y que el itinerario es públicamente conocido por los embarcadores.

Habiéndosele exhibido el documento a que hace referencia, el testigo confirma que contiene la misma fecha de tránsito.

Contrainterrogado, el testigo declara que, según sus cálculos en referencia al tránsito que tuvo la nave fueron los días que anteriormente indicó. Contrainterrogado, el testigo responde que, se debe a que la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo, rural, Pesca y Alimentación en sus informes se refieren solamente a inspecciones fitosanitarias y no a la calidad del producto. De acuerdo a los documentos tenidos a la vista en este informe aparece factura de Tres Ríos en el cual indica el valor de la mercancía. Contrainterrogado, el testigo expone que consideró la valorización oficial en Chile a través de la factura y no el documento que se indica. Contrainterrogado, el testigo señala que, no siendo su profesión contador, ni de profesión comercio exterior, desconoce la situación contable planteada. Contrainterrogado, el testigo explica que tomó el documento oficial chileno, que es conocido por él, que es una factura chilena. Contrainterrogado, el testigo señala que la razón para no utilizar el valor declarado en el pedimento de importación y sí contabilizar el declarado en factura, está respondida en la respuesta anterior.

Preguntado por el señor Árbitro, el testigo responde que sí tuvo a la vista el documento "pedimento de importación", pero no lo tomó en consideración por no

tener conocimiento de comercio exterior y cómo funciona el sistema comercial en México.

Ante la exhibición del documento rolante a fojas 543 y siguientes de autos, el testigo explica que lo tuvo a la vista al momento de confeccionar su informe. Preguntado por el señor Árbitro, el testigo responde que, de acuerdo a la conclusión de su informe no se habla de porcentajes; establece que el daño sufrido por los ajos fue por el excesivo tiempo de viaje, pude referirse al punto 10 de la conclusión de su informe, en el cual no habla de porcentajes. Consultado, el testigo responde que se refiera a la respuesta entregada en su conclusión a su informe de la referencia. Preguntado, el testigo responde que, de acuerdo a la información entregada desde México determinó la pérdida. Consultado, el testigo explica que, por el informe de Cargo Inspect de México, en el cual se ve la cantidad de ajos eliminados a consecuencia del largo período de tránsito tenido durante el transporte. Interrogado, el testigo indica que la fecha del informe, 8 de octubre de 2012.

Preguntado, el testigo indica que, la supervisión se hizo entre el 31 de agosto y el 3 de septiembre de 2012. Consultado, el testigo informa que de acuerdo al informe, al punto número 4, los puntos 4.1, 4.2, 4 2.1, 4 3, punto 5 y anexos B y C del informe. Interrogado, el testigo responde que la calidad de los ajos pudo haber variado entre la fecha de arribo al puerto Lázaro Cárdenas en el mes de mayo de 2012 y la fecha del informe emitido por Cargo Inspect con fecha 31 de agosto. Que, a fojas 360 y siguiente, en lo principal de su escrito, la demandante reitera lista de testigos, incluyendo los que depondrán en la ciudad de Irapuato, México. A fojas 384 y siguiente, en lo principal, agrega un nuevo testigo, solicita se le cite y se envíe exhorto, aumentando el término probatorio.

3.- A fojas 799 la declaración de don **Joaquín Alfaro Oliveros**, quien legalmente examinado a los puntos de prueba declara:

A<l punto tercero del auto de prueba, declara que en abril de 2012 pactó con el señor Mario Canepa, el embarque de 12 contenedores de su empresa "Compañía Exportadora Tres Ríos S.A." hacia su empresa "Proveedora Majo de Irapuato" S.A. de CV, siendo enviados vía puerto Lázaro Cárdenas y sufriendo un retraso significativo para llegar a puerto. Indica que cuando la carga fue liberada por la Aduana del Puerto de Lázaro Cárdenas, ya presentaba un daño grave de brotación y blandecimiento en un alto porcentaje de la carga, por lo que decide no enviarlo a sus clientes. Agrega que los ajos eran de final de temporada en Chile; de tamaño considerable, pero propensos a brotarse y que el tiempo de tránsito excesivo fue el causante de que se germinaran y ablandaran. Señala que